

CAP 21



Préambule et objet de CAP 21

(Texte issu du 1er paragraphe des statuts)

Le mouvement politique « *Citoyenneté Action Participation pour le 21^{ème} Siècle* » a été créé pour une durée illimitée sous la dénomination usuelle de « CAP 21 » par des hommes et des femmes de bonne volonté convaincus de la nécessité, pour chaque citoyen, de participer activement à l'émergence de nouvelles valeurs et de nouveaux modes de gouvernance.

Les objectifs de CAP 21 sont ainsi de promouvoir les valeurs humanistes et écologistes en replaçant les questions liées à la citoyenneté, à la démocratie participative et au développement durable au cœur du débat politique et de l'activité économique.

CAP 21 entend développer un projet d'avenir fondé sur ces valeurs par la participation active de ses membres et sympathisants.

CAP 21 se définit comme un parti politique dont les moyens d'action sont l'étude et la réflexion, la création et l'animation d'un réseau d'adhérents et de clubs associés, la conduite de campagnes, d'actions, de conférences, de publications, de manifestations, l'investiture de candidats aux élections, la participation aux assemblées délibérantes et au gouvernement de la République, et tous autres moyens légaux.

En vue de la réalisation de ces objectifs CAP 21 peut également éditer ou faire éditer toutes brochures, publications ou bulletins et mettre en oeuvre des sessions de formation. Plus généralement, CAP 21 met en oeuvre tous moyens pour contribuer à la réalisation de ses objectifs.

Commentaire

Pour ce qui concerne le transport :

- Proposer des solutions pour tenir les grands objectifs environnementaux, dont la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2050.
- Attirer l'attention sur les projets qui rendent cet objectif impossible à tenir dans les délais.

CONTACT

CAP21
40, rue Monceau
75008 PARIS

Standard
01 44 30 07 21

Auteur
Dominique Bied

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

Vers un management innovant de la mobilité, seule solution durable à la congestion urbaine

L'opportunité du prolongement de l'A12 ne peut se regarder qu'à travers une réflexion approfondie sur les liens entre les enjeux globaux qui se présentent à nous et qui font l'objet d'actions publiques à l'échelle mondiale, et les enjeux locaux. C'est la place du transport routier dans notre société qui est interrogée par ce projet.

Cette contribution met en lumière ces liens et proposent des solutions alternatives durables grâce à une approche d'organisation et de management de nos déplacements plus que par une inflation d'infrastructures.

L'usage individuel de l'automobile : la tenaille de l'énergie et de l'effet de serre

Dans une économie ouverte, **la demande de mobilité est inflationniste**. Parallèlement à cela, nous savons qu'il est indispensable de **réduire significativement la consommation d'énergie et en particulier celle des ressources fossiles** pour deux raisons :

- Amortir l'augmentation structurelle du prix de l'énergie quelque soit sa nature.
- Maîtriser les émissions de gaz à effet de serre. (Le gouvernement a annoncé une division par 4 d'ici à 2050).

Il y a 650 millions d'automobiles dans le monde. Une simple augmentation de 7 % du parc amène à plus de 2 milliards d'automobiles à l'horizon 2020.

Ceci a deux conséquences :

- Une consommation énergétique annuelle de 30 000 milliards de KWh pour ce seul secteur (1KWh par km sur 15000 km par an) incompatible avec les objectifs à tenir.
- 4 milliards de tonnes de gaz à effet de serre émis par an. De plus, le risque de dégazer 350 à 450 milliards de tonnes situées sous le permafrost de l'arctique amènerait un emballement du phénomène. (L'humanité entière émet 7 tonnes annuelles et la planète ne peut en absorber que 4).

Donc, quelque soit le type de carburant, nous devons diminuer considérablement le trafic automobile sans rationner notre demande de mobilité.

*L'augmentation durable du prix du
baril de pétrole ne fait que conforter
ce raisonnement*

Enjeux du prolongement de l'A12

Dans une économie de marché, plus on augmente l'offre routière plus on attise la demande de déplacements routiers. De plus, compte tenu de la structure de notre mobilité (taux d'occupation moyen : 1.4 personne par voiture), c'est l'usage individuel que l'on encourage avec la construction de rocade urbaines ou de 2 x 2 voies supplémentaires.

En fait, on constate, quelques années après la construction, un retour aux difficultés initiales amenant une inflation de projets routiers contraire aux objectifs environnementaux affichés par les décideurs.

Pire, on continue de faire croire à la population que le meilleur système est d'aller vivre loin de son lieu de travail dans des zones où le foncier semble moins coûteux, où seule l'automobile répond aux besoins de déplacements. **On sera alors responsable d'avoir piégé les gens quand ils se seront rendus compte de l'impasse économique dans laquelle on les y a mis.**

A une époque où il faudrait porter l'effort sur l'économie de la connaissance, afin de développer les activités à faible intensité énergétique, seule stratégie d'indépendance énergétique possible, mettre 8 fois le budget annuel d'une université comme celle de Rouen dans un projet routier est déraisonnable. On peut ajouter que **les ménages mettent entre 20 et 60 fois plus d'argent dans les transports que dans l'enseignement.** (Source INSEE).

Deux solutions alternatives donnant des résultats très supérieurs à moindre coût

Les deux projets présentés ici sont infiniment moins coûteux pour les collectivités locales et l'état, mais aussi pour les ménages, donc plus efficaces. Ils utilisent les techniques de la logistique et du management de la mobilité.

Généraliser les plans de déplacements, des résultats spectaculaires

Les plans de déplacement consistent à analyser les besoins en mobilité en terme d'heures et de lieux, de les cartographier avec une extrême précision et ainsi dégager des offres de transports adaptés sur les trajets courants comme les parcours domicile travail, domicile école. La méthodologie est de travailler en réseau avec tous les responsables, les transporteurs, les autorités organisatrices, la population. Tous les modes de transport autre que la voiture utilisée seule sont mis à contribution. N'oublions pas que la voiture est le premier transport collectif.

La plus grande réussite en France est celle de STmicroelectronics à Grenoble qui a réussi à diviser par 2 en 5 ans, à raison de 10% par an, l'usage de la voiture sur le trajet domicile travail.

Je propose de généraliser la démarche des plans de déplacements.

Un projet très innovant de gestion réactive de la mobilité.

Le cahier des charges de ce système a été écrit fin 2002 par Dominique Bied, responsable de la thématique transport à cap 21. Il se base sur la logique suivante :

- On ne peut échapper à la nécessité de réduire considérablement le trafic de voitures particulières (3% par an jusque 2050).
- Mais notre urbanisme actuel fait que dans bien des cas on ne peut pas se passer de voitures parce que les transports collectifs ne sont pas assez confortables ou pas assez performants, (répartition, temps de parcours, fréquence, souplesse). La voiture l'emporte souvent sur les transports publics, surtout dans les déplacements périphériques et dans les zones périurbaines.
- Le monde automobile représente un poids important dans l'économie.

L'idée de ce projet est donc de construire un système autour de la voiture en passant d'un usage quasi-individuel à un usage collectif.

Le but est de répondre à la fonction mobilité de la vie au moindre coût pour l'ensemble des agents économiques, aux moindres consommations et émissions, à la meilleure qualité possible.

Le projet répond aux contraintes suivantes :

Le système doit être conçu pour que les véhicules roulent un maximum de temps, soient remplis au maximum possible, répondent à la demande de mobilité des personnes de façon quasi instantané.

Cela aboutit à dimensionner une flotte de taxis collectifs à une taille donnée d'agglomération, à motiver des constructeurs pour concevoir un véhicule spécialisé pour cet usage, à développer un logiciel d'optimisation pour calculer en temps réel et dynamiquement les trajets et les arrêts de l'ensemble de la flotte à chaque demande nouvelle en restant compatible avec les anciennes. Les demandes de déplacements s'expriment avec tous les outils modernes de communication. C'est une vraie synergie industrielle à construire.

Ce projet traite le problème de congestion à la racine en utilisant toute la puissance des logiciels d'optimisation et des nouvelles technologies. Il est peu cher et répond à tous les enjeux environnementaux. Il est transposable dans beaucoup d'agglomérations et traite les zones peu denses.

Nous avons réuni, au mois de Mai 2005, avec le département génie mathématique de l'INSA, le directeur technique de l'agglomération de Rouen, l'ESIGELEC, le laboratoire d'informatique du Havre, le CRIT Haute-Normandie ainsi que le département sociologie de la faculté. Nous avons déposé un dossier de financement à la région pour faire travailler des chercheurs en thèse sur ce cahier des charges. Ce projet a recueilli un avis favorable auprès du contrat de plan état région. Il sera présenté au pôle MOVEO en Juin et au niveau de l'Europe.

Conclusion

Les 2 alternatives que nous proposons amènent à une telle réduction du trafic de voitures particulières qu'il devient discutable de surinvestir dans des routes supplémentaires.

Le rapport qualité/prix de l'ouvrage proposé est alors contestable.

Il est par ailleurs curieux que la justification d'un axe Nord-Sud soit mise en avant dans ce projet et celui du contournement de Rouen. C'est une double facture d'argent public qui dénote un défaut d'analyse stratégique globale des mobilités.

Nos propositions sont de nature à réaliser, pour toute agglomération et même les milieux ruraux, la mobilité urbaine la plus efficace du monde. C'est ce vers quoi il faut tendre.



 Cap21

CONTACT

Association CAP21
40, rue Monceau
75008 PARIS

Standard
01 44 30 07 21

Auteur
Dominique Bied